TROIS NOUVELLES APPROCHES DU TRAIL ROUTIER POUR BATTRE EN BRÈCHE LE CONCEPT GS

L'APPEL DU LA

BMW



Puissance	104,6 ch
Couple	10,7 m.kg
Conso moyenne	6 l
Prix	16 013 €

YAMAHA



Puissance	98 ch
Couple	10,5 m.kg
Conso moyenne	6,3 l
Prix	14 990 €

MESURES MOTO MAGAZINE

RGE...



DUCATI	
Puissance	108 ch
Couple	11,6 m.kg
Conso moyenne	6,5 l
Prix	18 900 €

KTM	
Puissance	98,5 ch
Couple	9,5 m.kg
Conso moyenne	7 l
Prix	13 150 €

Depuis les années 80, la BMW GS – avec son flat-twin et son cardan – n'a guère connu de rivales sérieuses. Les attaques de KTM dans le domaine routier, la renaissance de la Yamaha Super Ténéré et l'arrivée tonitruante de la Ducati 1200 Multistrada changeront-elles la donne ? Rien n'est moins sûr…

Ça y est, les vacances ont été propices à la réflexion, et vous vous êtes décidé à changer de moto, histoire d'aborder la rentrée dans la bonne humeur. Et pourquoi pas un gros trail ? Polyvalent, pratique, confortable, il saura se plier aux tâches quotidiennes et vous faire rêver, déjà, aux prochaines escapades ! Mais avant de passer à l'acte ou de songer aux reliefs du Massif Central et de l'Ardèche – destination de notre comparatif – dressons le tableau du marché gros trail en France…

Eh bien c'est assez simple, il y a la BMW R 1200 GS… et les autres ! Véritable reine au royaume des échassiers sur deux roues, la GS impose sa philosophie depuis 30 ans, peaufinée millésime après millésime. Facile pour elle, donc, d'approcher la perfection, perfection validée par les chiffres : la GS est tout bonnement la BMW la plus vendue sur notre belle planète ! Cette hégémonie (et les belles retombées commerciales…) ne pouvait pas laisser la concurrence sans réaction, d'autant que la mouture 2010 annonçait un moteur revu pour plus de performances. C'est ainsi que Ducati a sonné la charge en premier avec sa Multistrada 1200 S Touring en début d'année, suivie quelques semaines plus tard par Yamaha et sa Super Ténéré 1200 ; deux machines de conceptions plutôt opposées. Rajoutez au tableau une KTM 990 Adventure et vous aurez réuni la crème des baroudeuses pour LE comparatif « Trail GT » de référence… Seule manque à •••



La KTM Adventure est de loin la plus « enduro » de ce comparatif. À son guidon, on ne craint pas les terrains les plus hostiles. Garde au sol, pneus TT, maniabilité et moteur pêchu sont les clés de l'aventure ! À l'inverse, sur la route, son confort n'est pas au niveau des autres machines essayées ici. Selle plus étroite et bulle trop juste en sont les causes.

Commun aux autres modèles de la gamme (Super Duke, SM, etc.), le tableau de bord KTM n'est pas très complet et commence à dater : pas de jauge de carburant, pas d'ordinateur de bord ni d'indicateur de rapport engagé… Un peu chiche pour une machine de ce prix, sachant, de plus, que la finition tout plastoc n'est pas exemplaire.

●●● l'appel la Moto Guzzi 1200 Stelvio NTX, invariablement indisponible chez l'importateur.

Premier contact. C'est fou comme la gent motarde a de la mémoire. La simple évocation du patronyme « Super Ténéré » suffit à sa curiosité. La Yamaha est, de loin, celle qui attire le plus de commentaires, plus ou moins complaisants, d'ailleurs. Les coloris « old school » de cette série « First Edition » font l'unanimité, tandis que la finition/conception parfois limite (cadre, ajustages, serrures des valises) délie les langues fourchues… Langues qui savent aussi êtres bien pendues au sujet de la Multistrada. Le concept semble mal compris et les interrogations fusent : « *Jante avant de 17 pouces, pneu arrière de 190 mm de large, valises design à chargement latéral, il est où le côté trail- baroudeur de la chose ?* ». Ceci dit, la finition de la « Multiroute » recueille l'adhésion totale de ceux qui l'observent ! Avec la KTM, c'est plus tactile. Tous montent dessus ! Fine, construite avec soin, son côté « vrai » trail et son style inspiré des machines victorieuses dans les rallyes excitent l'imagination et invitent au voyage. Reste le cas BMW. Comme sa cousine « RT » (voir notre numéro d'été), elle est devenue tellement banale dans notre quotidien (on en voit absolument partout !) qu'elle frôle l'indifférence générale ! Et pourtant… En se penchant sur la bête, on devine une conception aboutie entièrement dévolue à l'efficacité, où la fonction a primé sur la forme.

Fine, construite avec soin, la KTM évoque les machines victorieuses des grands rallyes-raids et invite au voyage

Prise en main. Avec des poids flirtant avec le quart de tonne (voire plus !) et des selles hautes ●●●

Voilà la Multistrada dans son biotope favori: la route! Ce n'est ni plus ni moins qu'une routière/roadster confortable. Pour ceux qui désirent le caractère sans les à-côtés typiques et énervants des machines de la firme (confort, exclusivité), la « Multi » est le choix du roi! Dans les enfilades, l'assurance de son châssis, associée à la pêche du bloc Testastretta, ravira les limeurs de repose-pieds.

Avec un tel placard digital, manuel d'utilisation indispensable! De loin le plus complet de la production mondiale. Il y a toutes les infos possibles, et même le superflu... On vous conseille la vidéo explicative de ce tableau de bord d'Airbus sur motomag.com. Bon courage!

Pluie, boue, froid, des conditions difficiles qu'Étienne n'a pas trop appréciées sur la Multistrada 1200 S. Entre ses pneus au profil trop routier (des Pirelli Scorpion bi-gommes) et la peur de « casser » du matériel sur cette machine aussi belle que chère, il était content de retrouver le bitume!



Cette petite pause informelle dans un coin reculé d'Ardèche est un des plaisirs envisageables en roulant sur des trails. Un chemin, une route escarpée pour accéder à un « spot » sympa ? Pas de problème, on passe partout (juste une question de motivation !).

Avec leur position de conduite naturelle et leurs selles larges, longues et moelleuses, la BMW et la Yamaha offrent un confort 4 étoiles

●●● et larges, aborder ces gros joujoux demande de l'attention. La plus haute, c'est la KTM, mais c'est aussi la plus étroite à l'entre-jambe, ce qui limite l'effet d'arcade et donne vraiment l'impression d'être sur une enduro pur jus. À l'opposé, la Ducati, compacte, penche côté roadster avec une assise encastrée entre le réservoir et la selle passager qui permet de faire corps avec l'engin. Quant au duo germano-nippon, il offre un service « palace » ! Avec des selles larges, longues et moelleuses, des échancrures généreuses sur les réservoirs pour placer les cuisses et une position bras bien tendus, elles laissent un espace tel au conducteur qu'il respire déjà le grand air… à condition qu'il mesure au minimum 1,75 m !

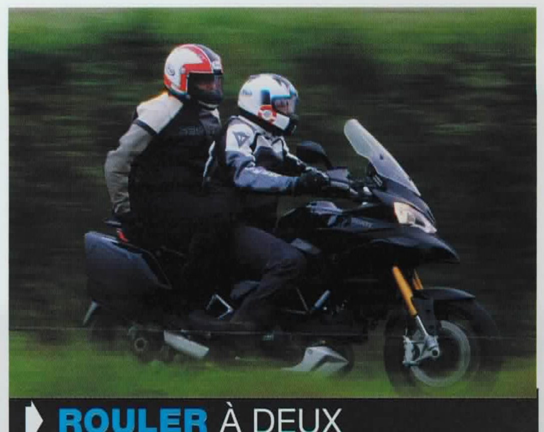
La mise en route des machines laisse déjà apparaître les premières différences. Le twin de la KTM se cale sur un staccato énervé et bruyant, confirmant le côté sportif du bloc LC8. Ducati oblige, le « Testastretta 11° » donne lui aussi de la voix mais sans le gling-gling caractéristique de l'embrayage à sec, puisque les ingénieurs ont opté ici pour un système à bain d'huile, plus souple et plus progressif. Bien vu. Autre bonne surprise auditive, le bourdonnement grave du flat de la GS – auquel la firme bavaroise ne nous avait pas habitués – grâce à une culasse et un échappement revus. On aime bien… Finalement, le seul frustré à l'heure du départ, c'est le super ténériste. Pour lui, point de bande-son. C'est dans le feutré qu'il découvre sa belle pourtant mue par un twin de 1200 cm^3.

En route. Véritable rituel aussi pénible qu'abrutissant pour nous, Franciliens, la sortie de l'Île-de-France. Et sur ces grosses motos, ce n'est pas de tout repos. ●●●

Lisible, complet et agréable à l'œil, ce tableau de bord appelle peu de critiques. Si certaines fonctions se commandent au guidon (cartographie), d'autres s'activent au tableau (antipatinage, trip, ordinateur de conso, etc.), dommage. Et l'indicateur de rapport engagé, c'est pour quand ?



La Super Ténéré, c'est confort à tous les étages. Position, protection, douceur de l'ensemble moteur-transmission, tout le savoir-faire japonais est ici réuni. Mais du coup, ça manque un peu de piment : inertie du châssis, fadeur du gros twin, la machine ne laisse pas de souvenir indélébile. Du fonctionnel, rien de plus.



ROULER À DEUX

Deux machines sortent du lot, la BMW et la Yamaha, qui offrent des selles larges, plates et moelleuses à leur passager. La japonaise se distingue toutefois par des poignées de maintien plus larges, permettant de mieux « passer » des gros gants d'hiver. Autre bonne surprise, la Ducati et sa selle bien dessinée, équipée d'une bosse « anti-glissement » lors des freinages et de poignées larges bien positionnées ; sur une Ducati, c'est du jamais vu ! Vient ensuite la KTM, dont la selle trop étroite et trop pentue sur l'avant limite le confort dans le temps, tout comme les poignées trop basses, obligeant à « tendre » les bras vers le bas. Pas glop…

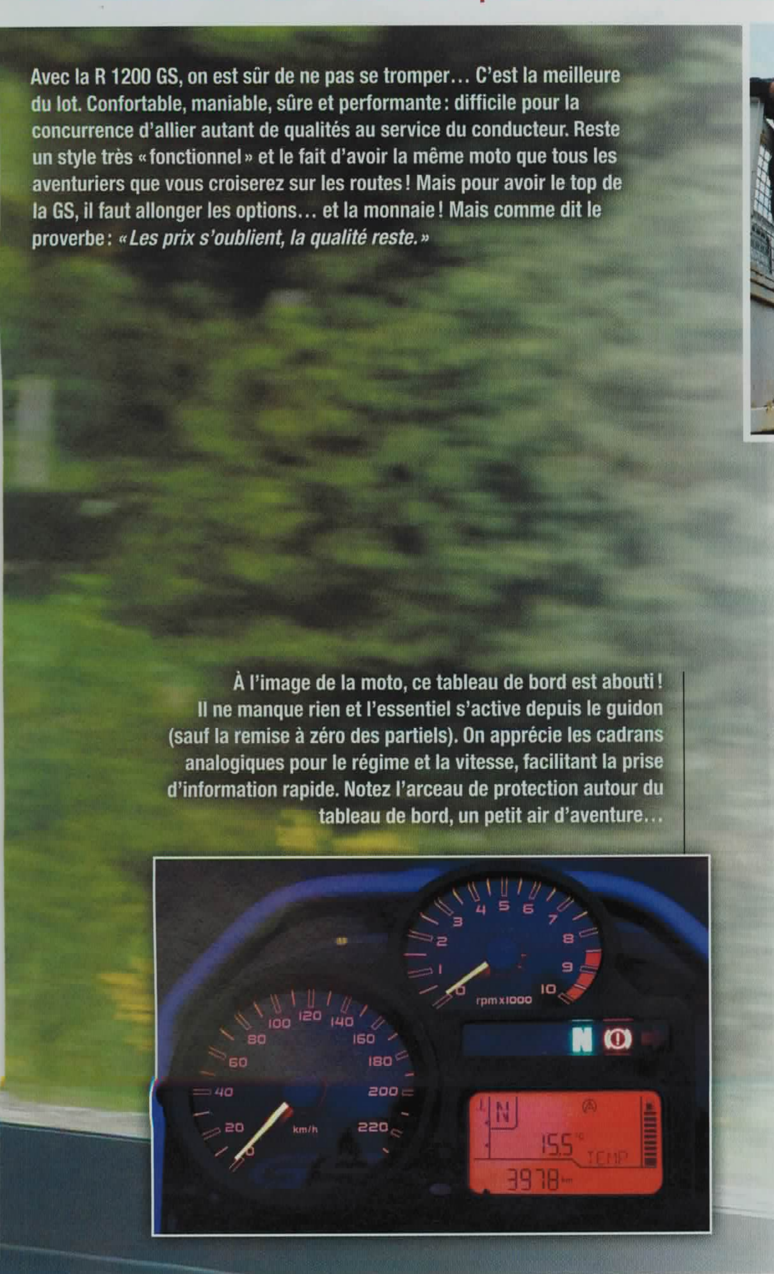
••• Mais certaines tirent mieux leur épingle du jeu, à l'image de la BMW. Souple, équilibrée et neutre, la « GS » se manie sans y penser malgré un gabarit bien présent. Dans sa trace, la Mutlistrada se débrouille plutôt bien : son poids contenu, la souplesse de l'ensemble moteur-transmission et son rayon de braquage court l'y aident, tout comme le mode « Urban » qui assouplit les suspensions et rend la commande des gaz moins directe. Moins à l'aise, la Super Ténéré et la KTM : la première pour cause d'embonpoint et de gabarit (275 kg avec les valises… vides !) et la deuxième par manque de souplesse de son bloc (il cogne copieux sous les 3 000 tours), de sa transmission (la boîte accroche à bas régime) et de son injection (à-coups sur un filet de gaz). Pas terrible, la Katoche en ville… Heureusement, 500 km d'autoroute s'offrent à nous maintenant, de quoi se détendre et profiter du programme offert par nos machines. Un programme bien plus proche de celui des GT que de celui des trails, d'ailleurs.
Et pour preuve, la Yamaha et la BMW se montrent d'emblée des machines à enquiller de la borne jusqu'à épuisement ! Elles offrent en

Dans les virages, la Ducati Multistrada imprime

effet un confort de roulage proche de la perfection. Sur la Yamaha, le mieux est d'opter pour le réglage selle basse/bulle haute afin d'obtenir une protection sans histoire. Sur la BMW, la bulle doit être en position basse : c'est là qu'elle protège le mieux car elle limite les turbulences. La Ducati offre également un bon confort, mais la bulle est un peu trop près de la tête (la moto est très compacte) et ne permet pas au flux d'air de passer au-dessus du conducteur. Cette remarque vaut seulement pour les plus d'1,85 : sous cette toise, aucun souci ! La plus mauvaise prestation sur autoroute échoit donc à la KTM, dont la bulle trop verticale pousse l'air plus qu'elle ne le pénètre, occasionnant moult turbulences au niveau de la tête et des épaules. Les jambes sont aussi trop exposées et son bloc vibre désagréablement à régime stabilisé. La KTM sur autoroute, c'est à éviter...

Bridé mais explosif. La sortie Issoire sur la A 75, au sud de Clermont-Ferrand, annonce les routes à virages et la mise à l'épreuve des châssis et des moteurs, va va voummm... Dès les premières courbes, la Ducati impose son rythme. Une allure endiablée dictée par le mode « Sport » sélectionné au guidon ! Moteur explosif dès les bas régimes (même si le bridage l'ampute de 50 ch !), boîte précise, châssis de roadster, jante avant de 17 pouces, suspensions Öhlins pilotées, pneus mixtes bi-gommes (une première mondiale, spécialement pour cette machine !), freinage d'hypersport avec ABS, la « Multiroute » imprime une cadence « roadsteresque » que seule la BMW arrive (presque...) à suivre. La bavaroise, avec ESA réglé en mode Sport, est incroyable d'aisance dans les ●●●

une cadence de roadster que seule la BMW GS arrive à suivre



Avec la R 1200 GS, on est sûr de ne pas se tromper... C'est la meilleure du lot. Confortable, maniable, sûre et performante : difficile pour la concurrence d'allier autant de qualités au service du conducteur. Reste un style très « fonctionnel » et le fait d'avoir la même moto que tous les aventuriers que vous croiserez sur les routes ! Mais pour avoir le top de la GS, il faut allonger les options... et la monnaie ! Mais comme dit le proverbe : *« Les prix s'oublient, la qualité reste. »*

À l'image de la moto, ce tableau de bord est abouti ! Il ne manque rien et l'essentiel s'active depuis le guidon (sauf la remise à zéro des partiels). On apprécie les cadrans analogiques pour le régime et la vitesse, facilitant la prise d'information rapide. Notez l'arceau de protection autour du tableau de bord, un petit air d'aventure...



VALISES

Pour voyager loin et dans le confort, rien de mieux qu'une bonne paire de valises arrimée sur la croupe de votre machine. Mais toutes ne sont pas égales face à votre barda... Si vous êtes ducatiste, bonne chance ! Outre une contenance limitée (voire inexistante pour celle côté échappement), il faut composer avec une forme complexe peu propice à la rationalisation du rangement, et avec un chargement latéral peu pratique, lui aussi. Et pour que le plaisir soit complet, l'étanchéité laisse à désirer (jonction corps/couvercle). Passons à la Yamaha, dont les « cantinières » en alu se sont révélées pratiques (chargement par le dessus, le top !), rationnelles (formes parallélépipédiques) et étanches. Dommage que les serrures soient aussi merdiques ! Fragiles et sous-dimensionnées, elles ne tiendront pas longtemps. Autres valises satisfaisantes, celles de la BMW qui profitent de leur modularité (elles peuvent s'élargir par un ingénieux système de coulissement), de leur forme « carrée » et de leur qualité de construction et d'étanchéité. Seule réserve : le chargement latéral, laissant les affaires tomber quand on ouvre les couvercles... La palme revient aux « glacières » autrichiennes pour leur construction soignée (Hepco et Beker), la robustesse de leur conception (par moulage), le chargement par le dessus, leurs serrures massives en acier, l'étanchéité, bref, rien que du bon pour partir en vadrouille dans des conditions difficiles. Sous réserve d'en avoir (des pépettes) : à 746 € la paire, elles sont toutefois moins chères que les teutonnes (828 €), mais beaucoup plus que celles de la Multistrada S Touring et de la Ténéré livrées de série.

••• enchaînements, malgré son gabarit. Son train avant Telelever assure en toutes circonstances, traçant précisément la ligne que vous lui dessinez. Un vrai régal qui flatte votre ego de fin pilote... Autre plaisir, son freinage couplé (au levier) ultra-puissant et l'ABS (déconnectable en TT) discret juste ce qu'il faut. Et cette excellence dynamique est servie par un moteur enfin sympa ! Plus rempli dans la première moitié du compte-tours (merci les nouvelles culasses double arbre à soupapes radiales de la HP2), plus musical aussi (nouvel échappement, valve commandée), le flat twin à 180° « made in BMW » fait redécouvrir ses vertus avec du plaisir en plus. Pour finir, il n'est en rien gâché par sa transmission par arbre, rapide et discrète. Eh oui, c'est possible ! Plus bas dans la vallée, l'ambiance est moins festive... Sur la Yamaha, Yann, lecteur invité (et commercial dans une concession Yamaha) découvre celle dont il va devoir faire l'article... C'est sûr, il ne s'épanchera pas trop sur le gabarit et le poids de la bête, préférant sûre- •••

ROULER LA NUIT

Commençons par celle qui fâche, la Katé. Le code trop étroit, avec un « trou noir » devant la moto sur 8-10 m et le plein phare qui ne rajoute pas de lumière sur les côtés et diffuse trop en hauteur, en font une piètre éclaireuse. Elle est devancée par la Ducati et la Super Ténéré, qui offrent des codes un peu moins étroits, mais toujours des petits trous noirs devant la roue avant. Mention spéciale pour le plein phare de la Yamaha, vraiment puissant et efficace quand celui de la Ducati est un peu trop concentré et haut. La BMW, enfin, survole l'épreuve. Son feu de croisement est un véritable tapis de lumière, bien large et long, sans trou noir, et son feu de route phare est correct (quoiqu'encore un peu trop concentré et étroit). Le top ? Le code de la BMW avec le plein phare de la Yamaha. C'est jamais simple, la vie...

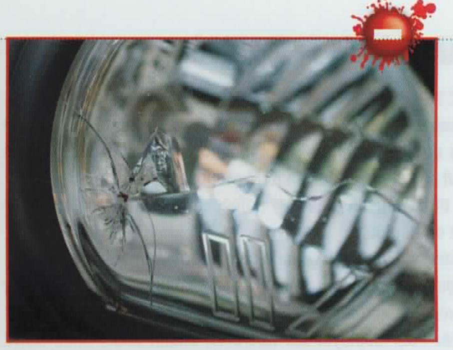




Le Telelever défie le temps et reste une valeur sûre. Fini, en outre, les joints spi fuyants et les impacts sur les tubes de fourche ; appréciable sur une moto de baroudeur. Notez, en bas de l'amortisseur, la commande électrique de l'ESA, dont les modes apportent une vraie différence de « toucher de route ».



Avec ses culasses double ACT issues des moteurs « HP », le flat BMW dévoile une nouvelle personnalité. Avec un surcroît de puissance et de couple, ses nouvelles prestations étonnent... jusqu'à l'oreille depuis que BMW a travaillé l'échappement (valve et silencieux plus libre).



Un petit caillou, et cling ! Le verre du phare n'a pas résisté. Un mauvais point pour une aventurière. Pourquoi ne pas avoir conçu une optique en polycarbonate (plexi), à l'épreuve des projections ? Reste la grille de protection, oui, mais de série alors !



Rapide, facile, le réglage manuel de la bulle est pratique. Celle-ci coulisse sur 8 cm dans une glissière et se verrouille par des grosses molettes manipulables avec de gros gants. Un réglage manuel simple et fiable sur une moto dotée d'une électronique digne d'une berline allemande, nous, on aime bien.



Le « Testastretta » issu des Superbike de la marque est un vrai plaisir. Il est vif, puissant, rageur et on aime le solliciter à tout va. Malgré l'amputation de 50 ch, le bridage ne le pénalise pas trop niveau agrément. Pour se plier à l'usage polyvalent de la Multi', il est équipé d'un embrayage en bain d'huile (mieux pour la ville).



Une béquille centrale, c'est bien, mais bien foutue, c'est mieux ! L'ergot de levée gêne la position du pied, et vient « taper » le talon en roulant. Du coup, on avance le pied sur le repose-pied, et on attrape des crampes. Pour se faire pardonner, Ducati a équipé sa moto d'une poignée de levage rétractable (bien vu !).



Sympa, le réglage de la précontrainte de l'amortisseur arrière par molette rabattable ! C'est à ce genre de souci du détail que l'on apprécie la construction de la KTM. Cependant, il faut une bonne poigne pour manipuler la dite molette...



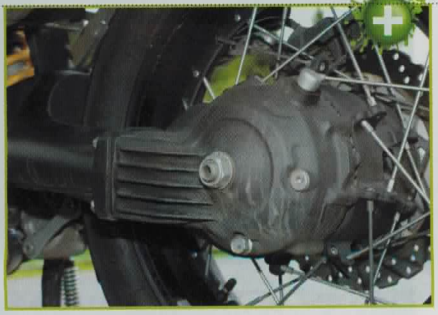
L'espace de rangement sur le réservoir est bien pratique au quotidien. On peut y mettre portable, tickets de péage et autres babioles. Mais pas les laisser une fois garé : il n'y a pas de verrouillage ! Notez la boîte à fusibles et les fusibles de secours : plus accessible, c'est pas possible !



Mal étudiée pour rouler à bonne allure, la bulle de la KTM est trop droite. Elle génère beaucoup de remous sur voie rapide, remous qui vous « tapent » le casque et les épaules. Il faudra composer avec puisqu'en plus, c'est la seule de ce comparatif à ne pas être réglable.



La Super Té' est équipée de jantes tubeless à rayons, un atout pour les baroudeurs. Ce montage permet de garder des jantes « souples » pour le TT tout en facilitant les réparations de crevaison (un kit de réparation tubeless suffit). Fini le démontage du pneu pour changer la chambre à air.



La transmission par cardan de la Yamaha est un exemple de douceur... Ajoutez une boîte facile, et nous voilà loin des engins des années 70 ! Contrairement à la BMW, la transmission n'est pas intégrée dans un monobras, mais dans un bras oscillant classique.



La finition est vraiment hâtive par endroits : exemples avec les soudures de cadres très moyennes, ce « jour » entre cadre et réservoir, ces câblages électriques apparents le long du cadre. Elle méritait mieux ! Sûr, pour rouler, on s'en fout un peu, mais quand même.

AU QUOTIDIEN

ASPECTS PRATIQUES

Commandes. Tous les leviers de frein et d'embrayage sont réglables en écartement via des molettes, à l'instar des pédales de frein et sélecteurs. Seule la KTM propose un sélecteur repliable. La BMW et la Yamaha (photo 1) enfoncent le clou avec des selles réglables en hauteur.

Rétroviseurs. Les notes vont de bien pour la Yamaha (photo 2) en passant par moyen pour BMW et KTM pour finir par passable chez Ducati avec des miroirs de taille correcte mais qui vibrent trop.

Béquilles. Pour déployer les latérales, aucun souci chez BMW, KTM et Yamaha. En revanche, celle de la Ducati exempte d'ergot est une punition à chaque arrêt ! Côté centrales, la BMW enterre ses concurrentes par la facilité de déploiement et aussi grâce à sa légèreté. Chez KTM et Ducati, elles sont vraiment mal pensées et dures à déplier. Yamaha est entre les deux.

1

2

Antivol. La Ducati accepte un bloque-disque sous sa selle passager. Sans valises, les autres ne proposent rien. La KTM se démarque en ne proposant pas de transpondeur, contrairement à ses rivales.

Bagages. Porte-paquets sur toutes (photo 3, Yamaha) avec possibilité d'arrimer des tendeurs. La Yamaha est la seule à disposer d'un réservoir acceptant une sacoche magnétique. Bon point pour la KTM et son grand vide-poches sur le réservoir ; tout le contraire de la Ducati, dont celui côté droit ne permet même pas de mettre un paquet de cigarettes ! Pour les valises, voir l'encadré page 37 pour tout savoir…

3



Carburant. Tous les bouchons sont montés sur charnières ; la BMW se distingue avec un orifice de remplissage trop étroit qui occasionne des refoulements. Agaçant. À noter, également, les deux réservoirs de la KTM façon rallye-raid. Exotique !

ENTRETIEN COURANT

4

Huile moteur. Hublot de contrôle chez BMW, Ducati et Yamaha. La KTM, elle, offre une jauge située à droite sur son réservoir d'huile séparé. Pour le remplissage, cela va du plus aisé (BMW) en passant par le pratique (Yamaha, Ducati) au plus contraignant (KTM, photo 4).

Trousse à outils. Yamaha a résolu le problème : il n'y en a pas ! Dans celle de la Ducati cohabitent un kit de réparation tubeless, un tournevis et une clé à ergot pour la tension de chaîne. Chez BMW, la pochette ne contient qu'un tournevis et une clé spéciale pour le remplissage de l'huile. Chez KTM, une grande trousse renferme un outillage pléthorique estampillé du logo de la marque. La classe !

Suspensions. Sur ce chapitre, BMW a réduit les réglages à un bouton magique « ESA » avec trois programmes relativement simples : « sport, confort et normal ». Pour contrer cette option fort appréciée, Ducati propose un véritable programme informatique peu intuitif avec 4 « settings » (Urban, Sport, Touring et Enduro) auxquels s'ajoutent les charges (solo, solo-bagages, duo, duo-bagages) ; ouf ! Sur la KTM et la Yamaha, les suspensions sont réglables soit avec des outils, soit via une molette pour la précontrainte des ressorts.

••• ment parler de la très bonne tenue de route, du bon équilibre de la moto et de l'assurance de son train avant, qui font, en réalité, oublier la surcharge pondérale de la Super Té. Il ne louera pas plus le caractère placide du gros bicylindre parallèle, même en mode cartographique « Sport », préférant là aussi insister sur la souplesse, la disponibilité des deux grosses gamelles comme sur la précision et la douceur de la transmission qui seconde le moteur. Et si cela ne suffit pas à la signature du bon de commande, il argumentera sur les bienfaits du freinage couplé au levier et de l'ABS (non déconnectable, dommage…). Dur challenge que le sien ! Mais pas aussi dur que s'il bossait chez KTM, où il serait obligé d'avouer que l'Adventure, sur la route, ce n'est pas vraiment un cadeau… Suspensions à forts débattements induisant de gros changements d'assiettes au freinage, roue avant de 21 pouces, pneus au vrai profil TT, couple moteur limité (il ne cube, lui, que 999 cm³), la Katoche n'est pas la mieux armée sur le bitume. Alors méfiance si vous décidez d'emboîter le sillage des trois autres. C'est dit ! Ce qu'il lui faut plutôt, c'est de la terre et justement, un pont écroulé sur la D 996 nous a obligés à emprunter un chemin forestier (on a la preuve !). Jean-Luc s'en donne alors à cœur joie : dérives à l'accélération (ici point de béquilles électroniques), contrôle debout sur les repose-pieds, pneus TT accrocheurs, la reine, c'est elle ! Sur la GS, j'arrive aussi à m'amuser, mais seulement après avoir déconnecté l'antipatinage bien trop interventionniste (il coupe constamment, au point



Des trails qui représentent une bonne alternative aux grosses GT, mais vendus à des tarifs quasi identiques

de presque faire caler en côte !). Yann, sur la Yamaha, profite du « TC2 », un mode qui autorise un patinage mesuré, histoire de se faire plaisir sans se foutre par terre : efficace et rigolo ! Quant à Étienne sur la Multistrada, il peste en silence (malgré son bon niveau en enduro) devant son inaptitude marquée pour le tout-terrain, en espérant ne pas s'en mettre une devant les potes. Pas si « Multi » que ça, en fait... mais qui ne s'en serait pas douté ?

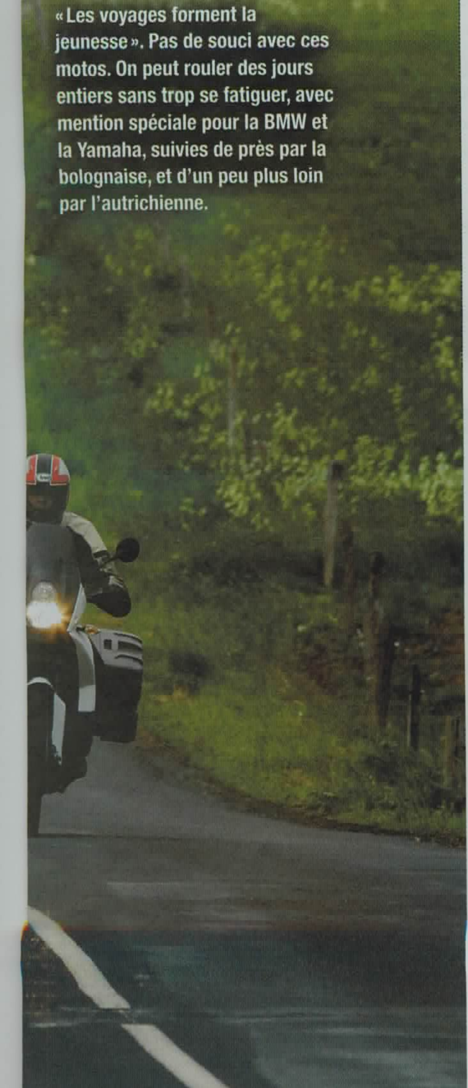


Elle n'est pas belle, l'équipe de choc de ce comparo ? Inutile de dire que pour acheminer les machines au bord de l'Ardèche, on a bien galéré... Elles sont lourdes ! Et pour remonter le sentier jusqu'à la route, on a dû exploiter à fond nos talents d'enduristes !

Verdict. Après 4 jours de roulage, dans des conditions pas toujours faciles (pluie, vent, etc.), force est de reconnaître la supériorité de la R 1200 GS. C'est, objectivement, le meilleur gros trail de la production. Mais à quel prix... Près de 17 500 € pour notre modèle d'essai, équipé, il est vrai, comme un char d'assaut. Un tarif justifié au vu des prestations, mais qu'il faudra assumer à chaque échéance du crédit... Il est aussi clair que la Yamaha Super Ténéré représente la meilleure « affaire » si l'on se base sur le rapport prix/équipement/prestations de cette série « First Edition » qui propose sans supplément les protège-mains, le freinage intégral, l'ABS, les modes cartographiques et d'antipatinage, les supports valises et les valises, un ordinateur de bord, etc. Le tout sous la barre des 15 000 €, ça fait gamberger...

Reste les cas Ducati et KTM qui sont finalement les machines les moins polyvalentes de ce comparatif. L'autrichienne, facturée 13 150 €, étant avant tout une vraie machine d'enduro, aux équipements de qualité (suspensions WP notamment) capable de traverser les terrains les plus hostiles, alors que la Multistrada 1200 S Touring doit être appréhendée comme une routière-sportive confortable, performante et polyvalente, dont la technologie embarquée saura surtout se faire apprécier sur la route. Reste son tarif, 18 900 €, une somme stratosphérique que nous trouvons limite déplacée... Les gros trails au poids de GT et au tarif d'hypersports haut de gamme, c'est une barrière « psychologique » à laquelle il va falloir s'habituer... ou pas ! Car l'essence et l'intérêt mêmes du trail restent la légèreté et la simplicité. À Moto Mag, on n'en doute pas ! ■

AXEL MELLERIN
PHOTOS STEPHEN CAILLET



« Les voyages forment la jeunesse ». Pas de souci avec ces motos. On peut rouler des jours entiers sans trop se fatiguer, avec mention spéciale pour la BMW et la Yamaha, suivies de près par la bolognaise, et d'un peu plus loin par l'autrichienne.

VERDICT

	BMW	DUCATI	KTM	YAMAHA	
MÉCANIQUE					
Caractère moteur	4	5	4	2	Les twins, c'est bien, mais c'est encore mieux avec des grumeaux à l'intérieur ! Bravo à Ducati et KTM pour le caractère et à BMW pour l'efficacité. Yamaha, au coin !
Souplesse	4	3	2	4	
Boîte de vitesses	4	4	3	4	
Transmission	4	4	4	5	
PARTIE-CYCLE					
Rigueur	5	5	3	4	Difficile de faire mieux que la BMW sur ce chapitre. Telelever, freinage couplé, centre de gravité contenu... l'allemande a tout bon, suivie de près par une Multistrada amusante sur route.
Maniabilité	5	4	4	4	
Freinage	5	4	3	4	
Suspensions	5	5	4	4	
VIE À BORD					
Prise en main	4	4	3	2	BMW et Yamaha sont les plus accueillantes, talonnées par la Ducati. La KTM, plus spartiate, est plus exigeante, mais s'apprécie au fil des kilomètres.
Équipement	2	5	2	5	
Aspects pratiques	4	3	2	4	
Confort/protection	5	4	3	5	
Qualité perçue	5	5	5	4	
Duo	5	4	3	4	
SÉCURITÉ					
ABS/Frein couplés	oui/oui	oui/non	oui/non	oui/oui	Freinage couplé, ABS, antipatinage, mode cartographique de série, la Yamaha met la pression sur la concurrence ! Chez les autres, soit c'est pas dispo (KTM), soit faut allonger les talbins (BMW, Ducati).
Antipatinage	option	oui	non	oui	
Modes moteur	non	oui	non	oui	
Rétroviseurs	5	3	5	4	
Warning	oui	oui	oui	oui	
Éclairage	5	4	3	5	
BUDGET					
Prix d'achat	3	2	3	4	Yamaha frappe fort, avec cette série « First Edition » suréquipée, pour un tarif « placé ». Ducati aussi, mais dans l'autre sens ! La KTM est chère, mais ses équipements sont de première qualité.
Entretien	4	3	3	4	
Consommation	5	3	2	4	
Rapport prix/prestations	4	2	3	4	

BUDGET (en euros)

	BMW	DUCATI	KTM	YAMAHA
PRIX DE LA CASSE				
Jante avant	658	**962**	626	539
Garde-boue avant	48	163	179	137
Tube de fourche	305	**807**	186	281
Guidon ou demi-guidons	229	115	139	119
Maître-cylindre de frein avant	n.c.	256	210	68
Levier de frein Av/embrayage	58/58	82/82	53/14	64/66
Rétroviseur complet/clignotant	59/35	90/66	38/15	46/22
Optique de phare complet	358	477	182	632
Carénage : avant/flanc/bulle	n.c./265/141	358/383/179	-/258/49	13/158/72
Pédale de frein Ar/sélecteur	108/77	43/62	59/73	129/73
Repose-pied conducteur	40	16	44	34
Réservoir d'essence	751	777	**1 236**	810
PRIX DE L'USURE				
Boîtier ECM	746	n.c.	481	**2 029**
Silencieux d'échappement	663	538	797	787
Jeu de plaquettes avant	71	85	47	49
Filtre à huile/filtre à air	15/20	12/58	11/35	11/39
Amortisseur (ou paire)	842	**2 272**	1 363	934
Kit chaîne	cardan	322	221	cardan
RÉVISION				
Fréquence de révisions	10 000 km	12 000 km	7 500 km	10 000 km
Révision majeure	40 000 km	24 000 km	15 000 km	20 000 km
Prix de la révision majeure	environ 300 €	n.c.	environ 460 €	n.c.
*Coût moyen avec vidanges, filtres, bougies, réglages, vérifications et M.O.				
ASSURANCE				Sources Mutuelle des motards
Villes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes	Paris/Nantes
rc + pj/a + cc	476/354	582/428	476/355	476/354
+ vol et incendie	777/555	966/684	812/578	812/578

rc : responsabilité civile - pj/a : protection juridique/assistance - cc : corporelle conducteur - Tarif avec coefficient de réduction de 0,80 (bonus 20 %)

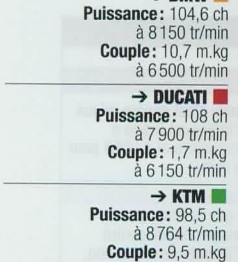
Il ne fait pas bon avoir un choc frontal avec la Ducat'… Une jante frôlant les 1 000 €, un tube de fourche à 807 €, ces pièces sont en or, ou quoi ? La Multistrada est chère à l'achat, mais aussi au moment des tracas. Quand au prix de l'amortisseur arrière et de son réglage commandé, on vous laisse juger… Autres « étrangetés tarifaires », un réservoir à près de 1 300 € chez KTM et un boîtier ECM à plus de 2 000 € pour la Yamaha ! Finalement, c'est la BMW qui contient le mieux les tarifs des pièces, et on s'en félicite, une machine tout-terrain n'étant jamais à l'abri d'une chute…

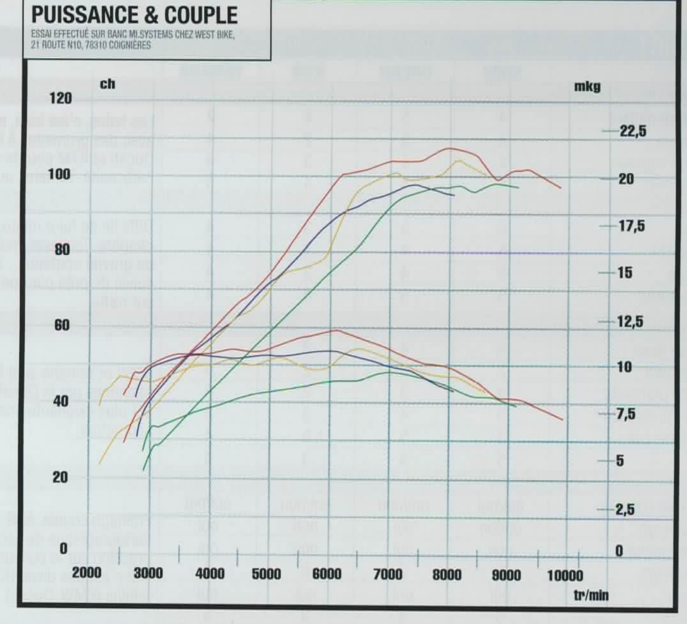
FICHE TECHNIQUE Données constructeur

MOTEUR
Type
Cylindrée (al. x cse)
Taux de compression
Puissance maxi
Couple maxi
Alimentation
Norme dépollution
Bruit*
TRANSMISSION
Embrayage
Boîte de vitesses
Étagement boîte
Transmission finale (rapport)
PARTIE-CYCLE
Cadre
Suspension Av
Réglages
Suspension Ar
Réglages
Frein Av (étrier x pist.)
Frein Ar (étrier x pist.)
Pneu Av - Pneu Ar
Réservoir (réserve)
Poids déclaré
PRATIQUE
Coloris
Prix de la carte grise
Prix

* VALEUR D'HOMOLOGATION AUX 2/3 DU RÉGIME

→ MESURES DE MOTO MAGAZINE







ÉTALONNAGE COMPTEUR
À 50 km/h - 90 km/h - 130 km/h
REPRISES
De 50 à 90 km/h solo (duo)*
De 90 à 130 km/h solo (duo)**
Dépassement de sécurité***
CONSOMMATION
Moyenne de l'essai
Mini/maxi
Stabilisée à 130 km/h
Autonomie avant réserve (+ réserve)

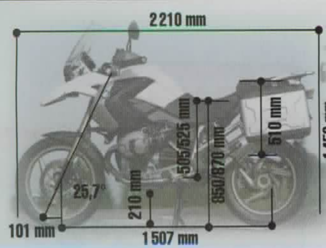
*SUR L'AVANT-DERNIER RAPPORT. ** SUR LE DERNIER RAPPORT.
*** TEMPS ET DISTANCE POUR DÉPASSER UN SEMI-REMORQUE, MOTO ACCÉLÉRANT À PARTIR DE 85 KM/H SUR LE QUATRIÈME RAPPORT.

Cylindrée oblige, la KTM marque le pas sur l'ensemble puissance et couple. Elle reste en dessous des trois autres sur ces deux mesures, et ce quel que soit le régime. À l'opposé, le bloc de la Multistrada fait montre d'une étonnante santé ! Elle enterre toutes les autres, en couple (avec 1 m.kg de plus que les autres 1200) comme en puissance (108 ch, ça cause). Imaginez en « full » ! BMW et Yamaha font plus ou moins jeu égal, les courbes se croisant de temps en temps, mais on note, pour la GS, des courbes pas trop linéaires, avec un « trou » de puissance et de couple entre 5 000 et 6 000 tours. Mais au roulage, on ne le sent pas vraiment.

Avec son nouveau twin, BMW s'impose sur le 50/90 sur l'avant-dernier rapport, merci le surcroît de couple… Cette GS fait aussi la loi sur le 90/130, mais de justesse, la Ducati faisant parler son « Testastretta ». Derrière, le twin de la Yamaha est à la peine, la faute à un poids important. La KTM, elle, paye son déficit de cylindrée quand le couple doit parler, mais s'envole sur l'accélération de sécurité, là où la prise de tours est primordiale. Et à l'heure du ravitaillement, la BMW fait (encore…) podium, et sur la première marche, en plus.

BMW R 1200 GS ABS	DUCATI 1200 MULTISTRADA ABS	KTM 990 ADVENTURE ABS	YAMAHA 1200 SUPER TÉNÉRÉ ABS
bicylindre à plat refroidi par air 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en L refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en V à 75° refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre	bicylindre en ligne refroidi par eau 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
1170 cm³ (101 x 73 mm)	1198,4 cm³ (106 x 67,9 mm)	999 cm³ (101 x 62,4 mm)	1199 cm³ (98 x 79,5 mm)
12 à 1	11,5 à 1	11,5 à 1	11 à 1
107 ch à 7750 tr/min	100 ch à 9250 tr/min	106 ch à 8250 tr/min	100 ch à 7250 tr/min
12,2 m.kg à 6000 tr/min	10,8 m.kg à 5000 tr/min	10,1 m.kg à 6 7500 tr/min	11,6 m.kg à 6000 tr/min
injection électronique Ø 47 mm	injection électronique Ø 56 mm	injection électronique Ø 48 mm	injection électronique Ø 46 mm
Euro 3	Euro 3	Euro 3	Euro 3
90 dB à 3750 tr/min	102 dB à 4625 tr/min	90 dB à 4125 tr/min	87 dB à 3625 tr/min
monodisque à sec	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile	multidisque en bain d'huile
6 rapports	6 rapports	6 rapports	6 rapports
1re, 36 % - 2e, 50 %, - 3e, 65 % - 4e, 80 % 5e, 90 % - 6e, 100 %	1re, 36 % - 2e, 50 %, - 3e, 65 % - 4e, 81 % 5e, 92 % - 6e, 100 %	1re, 33 % - 2e, 45 %, - 3e, 58 % - 4e, 71 % 5e, 86 % - 6e, 100 %	1re, 34 % - 2e, 45 %, - 3e, 59 % - 4e, 74 % 5e, 89 % - 6e, 100 %
par cardan (11 x 32)	par chaîne (15 x 40)	par chaîne (16 x 42)	par cardan
treillis tubulaire en acier, moteur porteur	treillis tubulaire en acier	treillis tubulaire en acier	type diamant en acier
Telelever, déb. 190 mm	fourche inversée Ø 48 mm, déb. 170 mm	fourche inversée Ø 48 mm, déb. 210 mm	fourche inversée Ø 43 mm, déb. 190 mm
compression	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente et compression
monoamortisseur, déb. 200 mm	monoamortisseur, déb. 170 mm	monoamortisseur, déb. 210 mm	monoamortisseur, déb. 190 mm
précharge du ressort et détente	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort, détente et compression	précharge du ressort et détente
2 disques, Ø 305 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 300 mm (2 juxt.)	2 disques, Ø 310 mm (4 opp.)
1 disque, Ø 265 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 245 mm (2 opp.)	1 disque, Ø 240 mm (2 juxt.)	1 disque, Ø 282 mm (2 opp.)
110/80 x 19 - 150/70 x 17	120/70 x 17 - 190/55 x 17	90/90 x 21 - 150/70 x 18	110/80 x 19 - 150/70 x 17
20 litres (4)	20 litres (6)	19,5 litres (4)	23 litres (3,9)
203 kg	192 kg	209 kg	261 kg (tous pleins faits)
noir, blanc, gris, rouge	noir, blanc, rouge	orange, blanc	bleu, gris
de 149 € à 253 €	de 149 € à 253 €	de 135 € à 230 €	de 149 € à 253 €
16013 € (prix version standard 14100 €)	18900 € (prix version standard 14900 €)	13150 €	14990 €

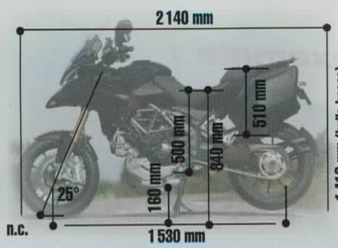
BMW R 1200 GS	DUCATI 1200 MULTISTRADA S	KTM 990 ADVENTURE	YAMAHA 1200 SUPER TÉNÉRÉ
46 km/h - 88 km/h - 126 km/h	47 km/h - 85 km/h - 120 km/h	46 km/h - 87 km/h - 123 km/h	45 km/h - 81 km/h - 116 km/h
3"6 - 71 m (4"2 - 79 m)	3"8 - 74 m (4"4 - 82 m)	4"3 - 84 m (4"9 - 92 m)	4"2 - 83 m (4"8 - 91 m)
4"5 - 141 m (6"2 - 191 m)	4"6 - 143 m (6"3 - 193 m)	6"1 - 188 m (7"8 - 238 m)	5"2 - 164 m (6"9 - 214 m)
7"0 - 242 m (7"8 - 260 m)	7"0 - 243 m (7"8 - 261 m)	6"6 - 236 m (7"4 - 254 m)	7"6 - 260 m (8"4 - 278 m)
6 l/100 km	6,5 l/100 km	7 l/100 km	6,3 l/100 km
5,5 l/100 km - 6,8 l/100 km	6,1 l/100 km - 9,6 l/100 km	6,4 l/100 km - 7,6 l/100 km	5,5 l/100 km - 6,8 l/100 km
6,2 l/100 km	6,6 l/100 km	6,8 l/100 km	6,7 l/100 km
265 km (+ 65 km)	215 km (+ 90 km)	220 km (+ 55 km)	300 km (+ 60 km)



Poids avec plein : 243 kg (255 kg avec valises)
Répartition du poids : Av 51 %, Ar 49 %
Diamètre de braquage : 5,50 m

→ POUR
- Concept abouti
- Moteur enfin rigolo
- Confort de roulage

→ CONTRE
- Machine peu originale
- Politique du « tout option »



Poids avec plein : 233 kg (241 kg avec valises)
Répartition du poids : Av 49 %, Ar 51 %
Diamètre de braquage : 4,80 m

→ POUR
- Moteur performant
- Confort et fun
- Souci de polyvalence

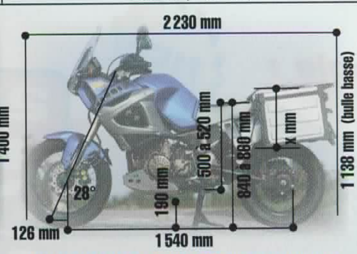
→ CONTRE
- Prix de cette version « S »
- Pour le TT, vous repasserez…

2250 mm
550 mm
880 mm
520 mm
1400 mm
26,6°
261 mm
119 mm
1570 mm

Poids avec plein : 237 kg (248 kg avec valises)
Répartition du poids : Av 48 %, Ar 52 %
Diamètre de braquage : 5,80 m

→ POUR
- Aptitudes TT
- Moteur au tempérament sportif
- Qualité des composants

→ CONTRE
- Souplesse limitée du bloc LC8
- Boîte de vitesses
- Pneus à chambre



Poids avec plein : 264 kg (275 kg avec valises)
Répartition du poids : Av 52 %, Ar 48 %
Diamètre de braquage : 4,60 m

→ POUR
- Confort
- Rapport prix/prestations
- Vraie concurrente de la BMW

→ CONTRE
- Moteur fade
- Poids et gabarit un poil « too much »